



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 178]

No. 178]

नई दिल्ली, शुक्रवार, नवम्बर 7, 2003/कार्तिक 16, 1925

NEW DELHI, FRIDAY, NOVEMBER 7, 2003/KARTIKA 16, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 4 नवम्बर, 2003

सं. टीएएमपी/105/2000-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा वर्तमान मात्रा छूट और रियायत व्यवस्थाएं समाप्त करने के लिए कोचीन पत्तन न्यास के प्रस्ताव का, संलग्न आदेशानुसार, अनुमोदन करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/105/2000-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी)

आवेदक

आदेश

(अक्तूबर, 2003 के 22वें दिन पारित)

यह मामला वर्तमान मात्रा छूट और रियायत व्यवस्थाएं समाप्त करने के लिए कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने अंतरिम योजना के रूप में मात्रा छूट पर सीओपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन करते हुए 5 जनवरी, 2001 को एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश में अनुमोदित मात्रा छूट योजना निम्नानुसार है :

(i) कंटेनर

पिछले दो वित्तीय वर्षों के दौरान प्रहस्तित अधिकतम संख्या से अधिक संख्या पर 500/- रुपये प्रति टीईयू की छूट।

(ii) बल्क, ब्रेक बल्क और लीक्विड कार्गो

कंटेनरयुक्त कार्गो और कच्चे पेट्रोलियम से इतर कोई कार्गो, जोकि पिछले दो वित्तीय वर्षों के दौरान पत्तन में प्रहस्तित नहीं किया गया था, कोचीन पत्तन के माध्यम से आयातित/निर्यातित किया जाता है तो वह कार्गो उस वित्तीय वर्ष के अन्त तक बंदरगाह शुल्क में 25% छूट के लिए हकदार होगा जिस वर्ष में पत्तन में यातायात प्रहस्तित किया जाता है।

2.2. सीओपीटी को अपने दरमान में अगले व्यापक संशोधन के लिए प्रस्ताव के साथ अधिक वैज्ञानिक मात्रा छूट योजना प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी।

3.1. सीओपीटी ने अपने दरमान में सामान्य संशोधन के लिए पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिसपर पृथक मामलों के रूप में कार्यवाही की जा रही है। सामान्य संशोधन प्रस्ताव में, सीओपीटी ने कोई वैज्ञानिक मात्रा छूट योजना प्रस्तावित नहीं की है।

3.2. वास्तव में, सीओपीटी ने दिनांक 26 मार्च, 2003 के अपने पत्र द्वारा मात्रा छूट योजना को 31 मार्च, 2003 से समाप्त करने के लिए पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। तत्पश्चात, सीओपीटी ने दिनांक 17 मई, 2003 के पत्र में मात्रा छूट योजना को समाप्त करने के मुख्य कारण स्पष्ट किए हैं। उनमें से कुछ मुख्य बातों का सार नीचे दिया गया है :

- (i) यह योजना केवल एक बार की योजना थी जबकि इसके विपरीत अन्य सभी छूट योजनाओं की अंतिम तारीख विनिर्दिष्ट है। यह योजना पहले ही तीन वर्षों से कार्य कर रही है।
- (ii) इस योजना से संभावित अधिकतम लाभ ले लिया गया है।
- (iii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित योजना केवल एक अंतरिम व्यवस्था के रूप में थी।
- (iv) नए कंटेनर टर्मिनल का निजीकरण - आरजीसीटी प्रक्रिया के अंतिम चरण में है। निजी प्रचालक के विपणन प्रयासों के कारण कोचीन पत्तन में नए कार्गो/कंटेनर की बड़ी मात्रा जुटाई जा सकती है जिसके लिए इसे प्रोत्साहन देने हेतु विवश किया जाएगा। यह भी संभव है कि यह छूट योजना निजी प्रचालक पर बाध्यकारी नहीं।
- (v) उपयोगकर्ताओं ने योजना में एक कमी का उल्लेख किया है। इसने वह सीमा रेखा विनिर्दिष्ट नहीं की है जिससे अधिक के लिए प्रोत्साहन दिया जाए। एक सीमा रेखा अवश्य विनिर्दिष्ट की जाए क्योंकि एक बिन्दु से आगे मात्रा/संख्या में वृद्धि करना हमेशा संभव नहीं होता।
- (vi) बल्क कार्गो के बंदरगाह शुल्क दर में निर्धारित छूट के मामले में, जोखिम है कि यही कार्गो प्रत्येक तीसरे वर्ष प्रोत्साहन का पात्र हो जाएगा और इस तरह यह कार्गो मात्रा में बिना किसी वास्तविक वृद्धि के पत्तन की निधियों के अनावश्यक निर्गम का कारण बन रहा है। इसमें इसी कार्गो की विभिन्न श्रेणियों अथवा वर्गों का जोखिम भी है जिनके अन्तर्गत इसे नए कार्गो के रूप में व्याख्यायित किया जा रहा है।

3.3. उपर्युक्त के मद्देनजर, इसने वर्तमान मात्रा छूट योजना/प्रोत्साहन योजना को पूर्वव्यापी प्रभाव अर्थात् 31 मार्च, 2003 से समाप्त करने का प्रस्ताव किया है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रियानुसार, सीओपीटी का प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था।

5. उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों के प्रत्युत्तर में, सीओपीटी ने अपने तर्क भेजे हैं। सीओपीटी द्वारा कही गई मुख्य बातें निम्नलिखित हैं :

- (i) यह योजना केवल आरजीसीटी के भावी निजीकरण के कारण वापस नहीं ली जा रही है, अपितु यदि इस योजना को लगातार तीन वर्षों से अधिक जारी रखा जाता है तो यह पत्तन के लिए भी हानिकारक हो सकती है।
- (ii) ग्राहकों, विशेष रूप से बड़ी मात्रा में व्यवसाय देने वालों ने इस योजना के अधीन लगातार दो वर्षों के लिए छूट देने हेतु आवेदन किया है क्योंकि वे एक विशेष बिन्दु से आगे मात्रा को बढ़ाने में समर्थ नहीं हैं।
- (iii) एक बार की योजना के रूप में विभिन्न ग्राहकों की राय को ध्यान में रखने के पश्चात भविष्य में जब कभी आवश्यकता होगी संशोधित योजना को पुनः शुरू किया जा सकेगा।

6. इस मामले की संयुक्त सुनवाई दिनांक 6 अगस्त, 2003 को सीओपीटी परिसर में हुई थी। इस संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पक्ष रखे।

7. तर्कों और उपयोगकर्ताओं के अनुरोध, सीओपीटी को उपयोगकर्ता संगठनों के साथ आगे की चर्चा करने और अपना अंतिम मत 20 अगस्त, 2003 तक भिजवाने की सलाह दी गई थी। अनुस्मारक भेजने के बावजूद अभी तक सीओपीटी से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

8. इस प्रकरण में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियाँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। वे ब्योरे हमारी वेबसाइट [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org) पर भी उपलब्ध हैं।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :
- (i) वर्तमान मात्रा छूट योजना सीओपीटी के अनुरोध पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की गई है। चूंकि इस प्राधिकरण ने महसूस किया कि यह योजना बहुत वैज्ञानिक ढंग से नहीं बनाई गई थी, इसलिए यह योजना अंतरिम व्यवस्था के रूप में ही अनुमोदित की गई थी। इस प्राधिकरण ने यह भी उल्लेख किया था कि वर्तमान कार्गो को बनाए रखने के लिए इस अंतरिम योजना ने कोई प्रोत्साहन नहीं दिया था। वास्तविकता यह है कि अंतरिम योजना नए कार्गो के लिए केवल एक प्रशुल्क प्रोत्साहन योजना है न कि मात्रा छूट योजना।
  - (ii) जैसाकि सीओपीटी द्वारा उल्लेख किया गया है, किसी भी प्रशुल्क प्रोत्साहन योजना को अनिश्चितकाल तक नहीं चलाया जा सकता। पत्तन का यह वाणिज्यिक निर्णय है कि ऐसी प्रोत्साहन योजना को जारी रखने की आवश्यकता नहीं है। पत्तन द्वारा अपने निर्णय के समर्थन में दिए गए कारण स्वीकृति योग्य पाए गए हैं। पत्तन ने यह भी उल्लेख किया है कि इस योजना के प्रचालन के कारण उसे मात्रा में और अधिक वृद्धि नजर न आए क्योंकि पोतवणिक एक क्षमता सीमा से आगे नहीं बढ़ पा रहे हैं। इसलिए, यह बाद में कभी कोई अन्य योजना तैयार करेगा।
  - (iii) यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि यह प्राधिकरण यह घोषणा करते हुए कि दरमान में निर्धारित दरें केवल उच्चतम दरों के रूप में काम करेंगी, पहले ही संयुक्त रूप से अपनाया जाने वाला आदेश पारित कर चुका है। इस उपलब्ध अधिकार के कारण, सीओपीटी अपने वाणिज्यिक विवेक के आधार पर, जहां कहीं आवश्यक हो, अधिसूचित दरें कम कर सकता है। इस दृष्टिकोण से भी देखने पर, एक पृथक प्रशुल्क प्रोत्साहन योजना, जिससे कोई अपेक्षित परिणाम प्राप्त नहीं हुआ है, पत्तन पर थोपने की आवश्यकता नहीं है।
  - (iv) सीओपीटी ने उल्लेख किया है कि कंटेनरों पर मात्रा छूट योजना 31 मार्च, 2003 से समाप्त कर दी गई है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि छूट देने के प्रयोजन से, 1 अप्रैल से अगले वर्ष 31 मार्च तक एक वित्तीय वर्ष की गणना की गई है। इस निर्धारण के मद्देनजर, मात्रा छूट योजना को पूर्वव्यापी प्रभाव अर्थात् 31 मार्च, 2003 से वापस लेने का सीओपीटी का प्रस्ताव सही है और इसलिए इसे स्वीकार किया जाता है।

10. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण दिनांक 5 जनवरी, 2001 के आदेश द्वारा अनुमोदित मात्रा छूट योजना को पूर्वव्यापी प्रभाव अर्थात् 1 अप्रैल, 2003 से वापस लेने का सीओपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित करता है।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष  
[ विज्ञापन/III/IV/143/2003-असा. ]

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 4th November, 2003

**No. TAMP/105/2000-COPT.**—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Cochin Port Trust for discontinuing the existing volume discount and concession arrangements as in the Order appended hereto.

### SCHEDULE

**Case No. TAMP/105/2000-COPT**

The Cochin Port Trust

----

Applicant

### ORDER

(Passed on this 22nd day of October 2003)

This case relates to a proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) for discontinuing the existing volume discount and concession arrangements.

2.1. This Authority had passed an Order on 5 January 2001 approving the proposal of the COPT on volume discount as an interim scheme. The volume discount scheme approved in the said Order is as follows:

(i). Container

A rebate of Rs.500 per TEU on additional throughput handled over and above the highest throughput handled during the previous two financial years.

(ii). Bulk, break bulk and liquid cargo

Any cargo, other than containerised cargo and petroleum crude, which was not handled in the Port during the last two financial years, is imported/ exported through Cochin Port, that cargo shall be entitled to a 25% rebate in the wharfage till the end of the financial year in which the traffic has been handled in the Port.

2.2. The COPT was advised to come up with a more scientific volume discount scheme in place along with its next proposal for comprehensive revision of its Scale of Rates.

3.1. The COPT has submitted a separate proposal for general revision of its Scale of Rates which is being processed as a separate case. In the general revision proposal, the COPT has not proposed any scientific volume discount scheme.

3.2. In fact, the COPT vide letter dated 26 March 2003 has submitted a separate proposal for discontinuing the volume discount scheme with effect from 31 March 2003. Subsequently, the COPT vide letter dated 17 May 2003 has explained the main reasons for discontinuing the volume discount scheme. Some of the main points are summarised below:

- (i). This scheme was meant to be a one-time scheme unlike all other discount schemes where a closing date is specified. This scheme has already been in operation for three years.
- (ii). Maximum benefit possible has been derived from this scheme.
- (iii). The scheme approved by the TAMP was only as an interim arrangement.
- (iv). The privatisation of the new Container Terminal - RGCT is in the final processing stage. Due to marketing effort of the private operator a large quantity of new cargo/container may be generated at the Cochin port for which it would be forced to pay incentive. It is also possible that the discount scheme may not be binding on the private operator.
- (v). The users have pointed out a shortcoming in the scheme. It does not stipulate a threshold level above which the incentive may be offered. A threshold level must be specified since it is not always possible to increase throughput beyond a point.
- (vi). In the case of the rebate prescribed in the wharfage rate for bulk cargo, there is a risk that the same cargo would become eligible for incentive every third year thus causing undue outflow of funds to the port without any actual increase in cargo volume. There is also the risk of various grades or categories of the same cargo being interpreted as new cargo.

3.3. In view of the above, it has proposed to discontinue with the existing volume discount scheme/ incentive scheme with retrospective effect from 31 March 2003.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the COPT proposal was forwarded to concerned user organisations for their comments.

5. In response to the comments of the users, the COPT has furnished its observations. The main points made by the COPT are as follows:

- (i). The scheme is withdrawn not only due to the forthcoming privatisation of the RGCT, but also the disadvantages it can cause to the port if the scheme is continued beyond three years at a stretch.
- (ii). Customers especially the big volume contributors have applied for discount under this scheme at the most for two years continuously since they are not able to increase the throughout beyond a particular point.
- (iii). A modified scheme could be re-introduced in future as and when the need arises after taking into account the opinion of the various customers as a one-time scheme.

6. A joint hearing in this case was held on 6 August 2003 at the COPT premises. At the joint hearing, the COPT and the concerned users have made their submissions.

7. In the light of the arguments, and the requests of the users, the COPT was advised to hold further discussion with the user organisations and forward its final views by 20 August 2003. We have not received any response from the COPT so far despite a reminder.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The existing volume discounts scheme has been approved by this Authority at the request of the COPT. Since this Authority felt that the scheme was not very scientifically formulated, the scheme was approved as an interim arrangement. This Authority had also pointed out that the interim scheme did not provide any incentive to retain the existing cargo. As a matter of fact, the Interim scheme is only a tariff incentive scheme for new cargo and not a volume discount scheme.
- (ii). As pointed out by the COPT, no tariff incentive scheme can run indefinitely. It is the commercial judgement of the port that such incentive scheme need not continue. The reasons advanced by the port in support of its decision is found to be acceptable. The port has also pointed out that it may not witness any further growth in volumes due to the operation of the scheme on account of capacity limitations faced by shippers. It will, therefore, formulate some other scheme at a later stage.
- (iii). It may be relevant here to mention that this Authority has already passed a common adoption Order declaring the rates prescribed in the Scale of Rates will act only as ceiling rates. Because of this flexibility available, the COPT can reduce the notified rates, wherever necessary, based on its commercial judgement. Viewed from this perspective also, a separate tariff incentive scheme, which has reportedly not yielded any desired result, need not be imposed on the port.
- (iv). The COPT has pointed out that the volume discount scheme on containers has been discontinued from 31 March 2003. It may be relevant to mention that for the purpose of offering the rebate, the financial year from 1 April of a year to 31 March of the next year is reckoned with. In view of this prescription, the proposal of the COPT to withdraw the volume discount scheme retrospectively with effect from 31 March 2003 is found to be logical and hence is accepted.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the proposal of the COPT for withdrawal of the volume discount scheme approved vide Order dated 5 January 2001 with retrospective effect from 1 April 2003.

A. L. BONGIRWAR, Chairman  
[ADVT/III/TV/143/2003-Exty.]

328561/2003